



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/1202

UCHWAŁA

z dnia 30 grudnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 152 / PZL M-20 Mewa
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KSY / SP-FME
Data zdarzenia:	19 maja 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	EPML

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 19.05.2021 r. pilot z pasażerem wykonywał lot samolotem Cessna 152, o znakach rozpoznawczych SP-KSY (dalej nazywany „Cessna”), z lądowiska EPKN na lotnisko EPML. Około godz. 15:03¹ pilot nawiązał łączność radiową z AFISO EPML i otrzymał informacje przylotowe. Samolot Cessna włączył się w lewy krąg nadlotniskowy do RWY 26L za innym samolotem.

W tym czasie instruktor pilot wraz z uczniem kołował samolotem PZL M-20 Mewa, o znakach rozpoznawczych SP-FME (dalej nazywany „Mewa”), do skrzyżowania RWY 17 i 26L.

O godz. 15:12:20 pilot samolotu Cessna zgłosił pozycję z wiatrem, a w rejonie trzeciego zakrętu, obserwował lądowanie poprzedzającego go samolotu oraz samolot Mewa oczekujący przy skrzyżowaniu RWY 17 i 26L.

Załoga samolotu Mewa zgłosiła gotowość zajęcia RWY 26L z zamiarem kołowania w kierunku przeciwnym do kierunku lądowania (backtrack) do zajęcia pozycji do startu. AFISO przekazał, aby samolot Mewa zajął RWY. Załoga przyjęła informację o ruchu i rozpoczęła kołowanie po RWY 26L.

Zajęcie RWY 26L w użyciu przez samolot Mewa nastąpiło w wyniku błędnej oceny sytuacji ruchowej w rejonie lotniska EPML. Samolot Mewa nie miał pierwszeństwa

¹ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT = UTC +2 h.

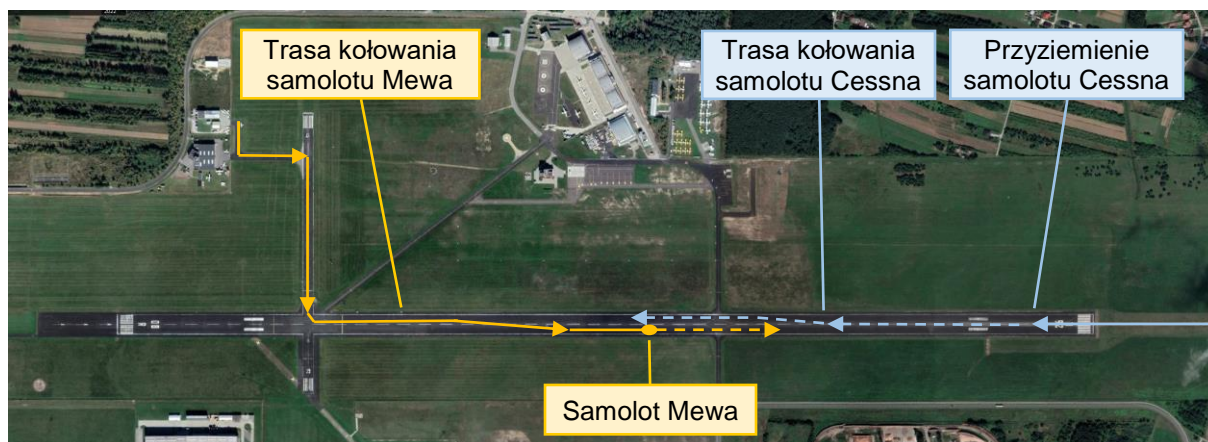
ruchu przed samolotem Cessna. Kołowanie po RWY 26L do jej progu od skrzyżowania z RWY 17, start samolotu i opuszczenie linii centralnej RWY musiało trwać dłużej niż podejście do lądowania samolotu Cessna, który znajdował się wtedy w rejonie trzeciego zakrętu.

Decyzja załogi samolotu Mewa była błędna, a AFISO nie upewnił się czy pilot samolotu Cessna usłyszał i zrozumiał, że samolot Mewa zajął RWY 26L i potrzebuje kilku minut na odlot.

Pilot samolotu Cessna nie zwrócił uwagi na korespondencję pomiędzy AFISO i załogą samolotu Mewa i kontynuował podejście do lądowania na RWY 26L. Gdy zgłosił prostą, otrzymał informację od AFISO, że na RWY 26L znajduje się samolot Mewa oraz sugestię, aby przyziemił za nim, o ile to możliwe.

Przekazanie przez AFISO pilotowi samolotu Cessna sugestii lądowania z przelotem za samolotem Mewa na RWY w użyciu było niewłaściwe. Lądowanie na zajętej drodze startowej jest niedozwolone, a wyjątku od tej reguły nie opublikowano dla lotniska EPML.

Pilot samolotu Cessna oświadczył, że zauważył samolot Mewa w 2/3 długości RWY 26L licząc od jej progu. Pilot zrozumiał informacje przekazane przez AFISO jako sugestię lądowania z zachowaniem możliwie dużej separacji od samolotu Mewa. W tym celu wypuścił on klapy na 30°, zmniejszył obroty silnika do minimalnych, przeniósł planowane przyziemienie bliżej progu RWY i zgłosił, że będzie „przyziemiał krótko”.



Rys. 1. Położenie samolotu Mewa w czasie lądowania samolotu Cessna na RWY 26L
[źródło: PKBWL]

W ocenie pilota przyziemienie samolotu Cessna nastąpiło około 150-250 m od progu RWY, a samolot Mewa znajdował się wtedy w połowie RWY 26L, po jej lewej stronie. Po przejściu z dobiegu do kołowania samolot Cessna zajmował prawą stronę RWY 26L. Po minięciu się samolotów AFISO polecił załodze samolotu Cessna kołowanie środkiem RWY i nawiązanie kontaktu telefonicznego.

Po zdarzeniu pilot samolotu Cessna przyznał, że jego decyzja o kontynuowaniu lądowania na zajętej RWY była błędem. Jednakże, według jego oświadczenia, w czasie kołowania do startu minął się z samolotem Mewa na RWY podobnie jak przy lądowaniu opisanym powyżej.

Z zebranych materiałów, wynika, że opisane zdarzenie mogło być nie tylko jednorazowym błędem, ale „praktycznym” rozwiązaniem stosowanym rutynowo na lotnisku EPML, polegającym na kołowaniu samolotów po RWY w przeciwnych kierunkach i lądowaniach na zajętej RWY, co jest niedopuszczalne w świetle obowiązujących przepisów.

2. Przyczyna zdarzenia:

Kontynuowanie lądowania na zajętej RWY.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Zajęcie RWY w użyciu pomimo braku czasu na wykonanie kołowania (backtrack) i startu przed podchodzącym do lądowania samolotem w kręgu nadlotniskowym.
- 2) Sugerowanie lądowania z przelotem za samolotem na drodze startowej, zamiast informacji o konieczności przerwania podejścia do lądowania.
- 3) Brak dróg kołowania przy końcach dróg startowych lotniska EPML wymuszający kołowanie po drogach startowych, co w znacznym stopniu ogranicza płynność ruchu lotniczego.

4. Komisja akceptuje następujące działanie profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)